Mel.4°
108(14)

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 280 904

MEL
4°
108
-14-

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA FRANCE.

LIGNE DE PARIS

AU LITTORAL DE LA MANCHE,

RELIANT

PARIS, LONDRES ET BRUXELLES.

1843.

Doc4° Votte
Mel 4° 108(14)

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA FRANCE.

LIGNE DE PARIS au Littoral de la Manche

RELIANT

PARIS, LONDRES ET BRUXELLES.

A Messieurs les Membres des deux Chambres législatives.

MESSIEURS,

Etat de la question. La loi du 11 juin 1842 laissait à déterminer ultérieurement les points au littoral de la Manche où doit aboutir le chemin de fer de Paris en Angleterre.

Cette lacune dans la loi ajournait bien des intérêts compromis.

Appréciant le danger de laisser nos ports plus longtemps sous le coup de la concurrence d'Ostende et d'Anvers, vous avez arrêté de n'allouer de fonds en 1843, pour le chemin du Nord, que l'emploi n'en soit fait sur la partie commune aux lignes d'Angleterre et de Belgique.

Deux systèmes étaient proposés pour relier Paris et les chemins belges au littoral de la Manche.

Celui de Boulogne est une ligne circulaire, partant d'Amiens et longeant la mer ou la frontière de Belgique d'Abbeville à Lille, c'est-à-dire sur les quatre cinquièmes de son développement.

Le nôtre est un chemin central auquel viendraient se souder Boulogne et Dunkerque ; ce chemin conduirait les trois ports directement sur Arras et sur Lille, points d'intersection des routes du Nord et du Midi.

Ces deux systèmes ont déjà subi bien des épreuves.

Les villes de l'intérieur, Arras, Béthune, Aire, Lillers, Saint-Omer se sont spontanément ralliées au projet de Calais. La ville de Lille même a formellement demandé, l'an dernier, que la ligne d'Angleterre aboutît à Calais, en passant par Aire, Saint-Omer et Watten.

Lille appuyait en outre un embranchement de Watten à Dunkerque.

Le conseil général du Pas-de-Calais, après avoir examiné attentivement les deux systèmes, s'est prononcé énergiquement, à sa dernière session, en faveur de notre ligne, « comme étant évidemment la plus conforme aux intérêts de la » défense du pays, de notre agriculture, de notre commerce, de notre indus- » trie, enfin des finances de l'État. »

Des faits très significatifs corroborent l'opinion du conseil général.

La ligne de Boulogne n'a fait l'objet d'aucune demande de concession.

Dès 1838, au contraire, la ligne du centre était sollicitée par M. J. Cockerill, et vous acquiesciez, Messieurs, aux motifs d'intérêt général qui basaient sa demande.

L'esprit d'association sembla renaître en 1840; tout aussitôt des capitalistes s'occupèrent du chemin vers la Grande-Bretagne; mais rien n'était encore possible.

La loi du 11 juin 1842 fit reparaître les capitaux; et, comme toujours, les vues de l'industrie privée se sont portées d'abord sur la ligne de Calais.

Vous savez, Messieurs, qu'elle est comprise dans le bail d'exploitation soumissionné par MM. Rothschild frères et plusieurs autres banquiers respectables.

Une entreprise de chemin de fer ne peut réussir qu'en s'étayant des forces vitales du pays; la Compagnie le sait. Elle a dû se demander si notre système repose sur ce principe fondamental, s'il embrasse les intérêts maritimes, agricoles et industriels.

Placée sur ce terrain, la Compagnie devait trouver de la sympathie près des ministres; car eux aussi veulent que la ligne au littoral de la Manche imprime au commerce une puissante énergie.

Il s'agit donc de vous démontrer, Messieurs, que le système que nous défendons satisfait à des idées aussi saines que libérales. Si le port et la ligne de Calais dotent à jamais notre territoire du *transit* du *nord* et du *midi*, l'agriculture et l'industrie manufacturière n'obtiendraient pas de moindres bénéfices d'une voie de fer qui relierait une contrée riche de produits à de grands centres de consommation.

1re SECTION.

DE LA LIGNE CENTRALE CONSIDÉRÉE AU POINT DE VUE DES RAPPORTS INTERNATIONAUX.

Traversée maritime, service de rade, service des dépêches; — transit, passage.

§ 1er.

Traversée maritime.

Il est de principe en chemins de fer d'abréger toute traversée maritime, fût-ce même au prix d'un rallongement de route, la prudence le veut ainsi.

Il y a de Londres à Calais.. 170 kilom.
de Londres à Boulogne.. 190

Par ce dernier port, le voyageur reste exposé aux dangers de la mer, 1 heure 1/4 en moyenne, de plus que par Calais.

De Douvres à Calais la distance est de........................ 41 kilom.
de Douvres à Boulogne.. 50

La traversée du détroit serait donc plus courte d'une demi-heure par Calais, en ne tenant même aucun compte des circonstances nautiques.

Dès que M. le Ministre des travaux publics eut soumis plusieurs questions à des commissions d'enquête, nous priâmes M. le consul français à Douvres de vouloir bien y faire constater journellement les heures d'arrivée des paquebots venant de Calais et de Boulogne. Les notes de M. le consul prennent date du 4 mars et ont été closes le 31 juillet 1842. Dans cet espace de temps les paquebots de Calais sont restés en mer 33 minutes de moins par voyage que ceux partis de Boulogne (1).

Et remarquez qu'il s'agit du voyage de France en Angleterre, que nos voisins prétendent plus prompt par chez eux (2).

Il est peu nécessaire de nous étendre sur le retour en France; personne ne conteste que les courans et les vents régnans dans le détroit ne donnent, en moyenne, une heure de trajet plus court par Calais.

C'est en totalité une heure et demie sur les deux traversées d'aller et retour.

---

(1) Les pièces justificatives de ce fait, de même que celles dont on s'appuiera ultérieurement, seront déposées aux commissions des deux chambres législatives.

(2) On nous oppose le journal de bord du *Britannia* l'un des quatre bateaux à vapeur qui font le service de Douvres à Boulogne. Ne venant guères à Calais que chassés par la tempête, il se pourrait fort bien que ces navires trouvassent au retour la mer plus difficile que dans leurs traversées ordinaires de Boulogne à Douvres. Mais que conclure de faits résultant de circonstances anormales?

Mais il faut avant tout que les communications soient sûres et régulières.

Ces deux considérations d'un mérite inappréciable ont de tout temps fait donner la préférence à Calais pour les relations journalières et à heures fixes.

Les traversées par Calais ont lieu sous la protection presque constante des côtes de France et d'Angleterre, des caps Blanez et Grinez, des bancs de Flandre et de ceux de la Tamise, qui presqu'en tout sens mitigent la force de la mer et des vents.

Boulogne, au contraire, est en prise à toute la fougue de l'Atlantique. Par les vents d'ouest qui soufflent neuf mois de l'année, la mer se soulève et s'agite sans obstacle, au point de devenir incommode, si ce n'est dangereuse et impraticable dans l'espace que les paquebots ont à parcourir. Ainsi s'explique le peu d'avantage que Boulogne retire des vents d'ouest, les seuls favorables pourtant aux traversées de ce port vers l'Angleterre. (Voir la carte et la note en regard.)

Monsieur le Ministre de la marine a dit avec beaucoup de raison, qu'il faudrait que les traversées régulières s'exécutassent à Boulogne par de très grands bateaux à vapeur. C'est au moins le seul moyen de vaincre la résistance que la mer y oppose.

Service de rade.

Dans l'état actuel de notre navigation, les services réguliers ont surtout besoin d'une rade sûre et commode. Existe-t-elle à Boulogne? L'expérience dit non.

Cette côte est sans abri contre quatorze aires de vent fréquentes et souvent furieuses ; des accidens seraient inévitables s'il fallait que la transmission des voyageurs et des dépêches s'opérât fréquemment en dehors du port.

Des faits nombreux l'ont prouvé. (Voir la note 1re, page 16.)

Service des dépêches.

Avant que l'histoire n'enregistrât les sinistres arrivés devant Boulogne, les postes françaises et anglaises avaient fait justice du port et de la rade de cette ville. Ses demandes en obtention des malles restaient infructueuses depuis 1787, lorsque ses instances devenues plus vives portèrent tout récemment M. le Directeur-Général des postes à se faire rendre un compte exact de ce qui se passait à Calais : on a dû lui dire que pendant l'année 1842 les bateaux de malle n'ont cessé qu'un seul jour de traverser la Manche, qu'il y a eu trois relâches au port de départ; en tout quatre retards dans les correspondances.

Tant d'exactitude devait frapper M. le Directeur-Général et faire mettre au néant la nouvelle supplique de nos voisins (1).

---

(1) *Extrait de la convention postale conclue le 3 avril 1843, entre la France et la Grande-Bretagne :*

Art. 4. L'échange principal des dépêches formées des correspondances internationales ou en transit, spécifiées dans l'article 1er, aura lieu par les points de Calais et de Douvres. — Un service régulier par bateaux à vapeur, établi à cet effet entre les deux ports, transportera les dépêches des offices respectifs six jours au moins de chaque semaine.

Toutefois, la chambre de commerce de Calais crut devoir s'entourer de preuves qui attestent la supériorité de notre port sur celui de Boulogne.

Au nombre des pièces remises à votre commission se trouvent :

1° L'opinion émise le 29 janvier 1792, par dix capitaines anglais, dix capitaines français, cinq pilotes côtiers et un professeur d'hydrographie (n° 7 des pièces déposées aux commissions);

2° L'avis de six capitaines de malle, anglais, attachés actuellement à la station de Douvres à Calais (n° 6);

3° L'avis du capitaine Hamilton, officier de la marine anglaise, que cinquante années de navigation sur nos côtes rendent un juge irrécusable (n° 8);

4° L'opinion du post-master général de l'office anglais (n° 9);

5° Enfin l'opinion des lords de l'amirauté (n° 10).

Tous ces documens attestent la supériorité de Calais pour les relations régulières entre les deux rives du détroit.

Les lords de l'amirauté s'expriment ainsi :

« Nul doute que Calais est, sous tous les rapports *célérité*, *sûreté*, *facilité*, beau-
» coup plus propice pour la transmission des malles que Boulogne et Dun-
» kerque. »

Si ce n'était assez d'attestations, vous pourriez remarquer, Messieurs, des sympathies d'un ordre différent dans le paragraphe qui va suivre.

§ 2.

Transit. Ce serait une grave erreur de croire que le transit n'est qu'une affaire de roulage, un transport qui s'opère *à vol d'oiseau* d'un bout à l'autre du territoire.

Le transit c'est la possibilité de conserver pour le pays un très grand avantage sur les marchés de l'Europe; c'est à la fois plusieurs sources de richesses qui traversent la France entière. Ainsi le transit des soies est à lui seul un commerce d'entrepôt, d'achat et de revente; c'est le choix des plus belles qualités pour Lyon et ensuite la réexportation des qualités inférieures.

Le transit ne donne pas seulement de l'activité à la navigation, à nos villes maritimes, mais il permet à nos fabricans d'observer les progrès de l'industrie étrangère, de la suivre pas à pas dans les voies qu'elle s'est ouvertes, et de lui faire partout une concurrence efficace.

Le transit des objets de grand prix devait se donner de préférence au port le plus sûr (1). Calais en a le monopole.

---

(1) Du 1er janvier 1834 au 1er janvier 1842, les paquebots de Londres à Boulogne, ont relâché 102 fois à Ramsgatte, et ceux de Calais 27 fois seulement, suivant certificat de M. le Consul de France (N° 11).

D'après le tableau général du commerce de 1840, Calais est le troisième port de transit de France (n° 27).

Dunkerque vient en neuvième, immédiatement après Boulogne :

Les chambres de commerce de Lyon et de Marseille ont attesté par leurs délibérations que Calais est le port nécessaire au transit (voir pag. 16 et suiv.)

11,898 colis, pesant brut 17,575 quint. mét., d'une valeur de 49,277,244 fr., ont transité par Calais en 1840.

Ces chiffres ont peu varié depuis ; les expéditions de Marseille et du midi comblent le déficit souffert d'autres côtés.

Cent millions d'or et d'argent traversent annuellement le détroit par Calais, Boulogne ne reçoit que de très minces quantités.

On a dit que notre chemin de fer inclinerait trop vers le nord, que les lignes du Rhin trouveraient dans cette disposition de puissans moyens de nous nuire.

Mais on perd de vue que Calais est le port adopté par le commerce étranger et que de là jusqu'à Marseille, le trajet est de 10,000 mètres, soit de un *quart-d'heure* seulement, plus long par Arras qu'en suivant le littoral.

La ligne de transit partant de Boulogne serait de 50,000 mètres plus courte, une *heure et quart*.

En comparant la durée du voyage par les deux directions, il faut tenir compte de trois quarts d'heure de mer, dont le passage est abrégé par Calais. *Trente minutes* resteraient encore à l'avantage de Boulogne ; mais des dangers et de fréquens retards détruisent une économie de temps déjà assez insignifiante.

Non, évidemment, la ligne d'Arras n'a point l'imperfection qu'on lui prête, elle assure à la France le transit du midi et des états du centre.

La route d'Amiens à Boulogne laisserait les ports belges en libre possession du transit de l'Allemagne septentrionale ; elle ne saurait prévenir la désertion complète du commerce du nord au profit d'Ostende et d'Anvers, danger imminent, vous le reconnaîtrez Messieurs.

Voyageurs.

Quelques mots maintenant du transit des personnes.

Nous demanderons d'abord à quelles fins vont être construites nos lignes de fer ? Ce ne peut être pour recueillir quelques frais de péage des étrangers : leur clientelle seule nous constituerait en perte.

S'il s'agit, et nous le croyons, d'utiliser leur visite, de mettre à profit leur présence et leur argent, on n'atteindra ce but d'intérêt général qu'en les conduisant sur les routes du commerce et de l'industrie. Les hommes laborieux y trouveront à nouer des rapports dont la France recueillera le bénéfice.

Cette considération est dominante dans l'espèce ; nous n'entrevoyons pas d'autres puissans motifs d'attirer l'étranger sur notre territoire.

Les promeneurs, les oisifs, suivront le torrent des affaires; ils n'ont rien à y perdre : au reste, la raison et l'intérêt de l'État veulent qu'il en soit ainsi.

Les fluctuations du passage méritent un certain examen.

En sept ans, de 1831 à 1838, le chiffre des voyageurs de Boulogne a sextuplé.

Dans le même espace de temps, Calais a perdu le tiers de son passage.

Dès 1839, Boulogne subit à son tour une perte de	15,372	voyageurs,
En 1840, nouvelle diminution de..................	3,871	id.
En 1841, toujours décroissance, cette fois de,........	4,671	id.
Total......	23,914	id.

Malgré la température si douce de l'été dernier, le chiffre de l'année précédente ne s'est relevé que de 301 ; ainsi le nombre des voyageurs que Boulogne a perdu en quatre ans, d'après le chiffre de 1839, est de......... 82,142

A Calais.

Diminution de 1839, — 1882		voyageurs.
de 1840. — 3669.		
	5551	
Augmentation de 1841. — 943.		
de 1842. — 66.		
	1009	
	Reste 4542	

D'où il ressort que, dans les quatre dernières années, Calais a perdu 16,610 voyageurs.

Il est à remarquer que le passage croissait rapidement à Boulogne de 1831 à 1838, tandis que le chiffre de Calais baissait, mais avec lenteur et graduellement.

Dès 1839 la clientèle de Boulogne s'échappe avec la même vitesse qu'elle était venue; le passage par Calais s'amoindrit dans les propositions antérieures.

A ces signes certains, on distingue deux classes de voyageurs, l'une inconstante, toujours guidée par le caprice ou la mode (voir la note 3^{e}); l'autre sérieuse, occupée, régulière dans ses habitudes.

Les chiffres de Boulogne dénotent que ce n'est plus trop de ce côté que le voyageur oisif recherche des émotions; la décroissance de Calais reflète l'influence pernicieuse des ports belges sur notre commerce. En effet, le passage d'Ostende qui n'était que de 8,562 voyageurs en 1839, s'élevait déjà, deux ans plus tard, à 18,500.

Évidemment la compagnie soumissionnaire s'est assise au point maritime d'où les intérêts nationaux les plus divers peuvent être embrassés :

Paris et Londres, à quatorze heures par Calais (1) ;
Londres et Malines, à onze heures (2),
assurent aux exploitans le transit et les voyageurs d'affaires, les seuls qui méritent une sérieuse attention.

M. Dufaure, rapporteur de la loi du 11 juin 1842, disait :

« Si la Belgique a établi d'abord à Malines le centre de son réseau, c'est que, » dans l'origine, son chemin de fer avait pour but principal de conserver, par » une ligne directe de Liège à Anvers, le transit de l'Allemagne qu'elle perdait » depuis qu'elle s'était séparée de la Hollande. »

Nous imiterons la Belgique, elle s'est substitué aux ports de la Hollande, Calais sera substitué aux ports belges dès qu'une ligne de fer mettra Londres et Malines en communication régulière par Calais et Lille. (Voir la note 4ᵉ.)

Soyez-en convaincus, Messieurs, l'Angleterre n'a qu'une passe commode pour se répandre en Europe ; c'est de Calais seulement que peuvent partir à jour dit, à heure fixe, des convois destinés aux pays les plus lointains comme aux directions les plus opposées.

---

(1)

De Londres à Douvres............	140 kilom.	3 h.	1/2.
Traversée.....................		2	1/4.
De Calais à Paris par Arras..........	320	8	
		13	3/4.

(2) De Londres à Malines, par Douvres, Calais et Lille :

De Londres à Douvres..................	3	1/2.
Traversée..........................	2	1/4.
De Calais à Lille, 103,400ᵐ..............	2	1/4.
De Lille à Malines, 130,000ᵐ..............	3	1/4.
Total......	11	1/4.

Cette voie serait surtout préférée par les voyageurs, et pour les marchandises de haut prix, la navigation de l'Angleterre à Ostende étant difficile et périlleuse.

Deux directions conduisent de Londres à Malines, en débarquant à Ostende :

Par la Tamise.		Par Douvres.	
Traversée maritime....	14 h.	De Londres à Douvres...	3 h. 1/2.
D'Ostende à Malines. 120,000ᵐ..........	3	Traversée moyenne.....	7
		D'Ostende à Malines....	3
	17		13 1/2.

DEUXIÈME SECTION.

DE LA LIGNE CENTRALE CONSIDÉRÉE AU POINT DE VUE DU COMMERCE A L'INTÉRIEUR.

Populations, impôts. — Transactions agricoles et commerciales, cours d'eau, usines.

§ 1er.

Observations générales.

Il est peu à supposer que Calais ignore la valeur du transit et des relations commerciales à l'étranger.

Eh bien ! nous n'oserions pousser le gouvernement dans le système dispendieux des chemins de fer, si les intérêts territoriaux ne devaient en recueillir de grandes et notables améliorations ; les voies nouvelles ne seraient qu'une utopie dangereuse.

La première condition de toute entreprise raisonnable, c'est qu'elle puisse se suffire de suite ou dans un temps donné. Récusez le concours de l'agriculture et de l'industrie locale, il ne restera d'autre aliment à nos lignes de fer que le poids du transit et les voyageurs qui partent des extrémités. Mille exemples prouvent l'insuffisance de ces produits ; partout le parcours partiel fournit de 40 à 90 pour cent des recettes brutes.

Le chemin de Londres à Paris serait-il dans une position exceptionnelle ? Il est permis d'en douter ; 70,000 voyageurs traversent annuellement le détroit par Calais et Boulogne : dût ce nombre s'élever à 150 mille personnes, on n'aurait pas le dixième de la circulation des chemins belges ou de ceux de Versailles et de Saint-Germain ; c'est vous dire que les recettes annuelles suffiraient à peine aux frais de deux mois d'exploitation, même en temps de paix.

Les chemins de fer ne créent point l'industrie, seulement ils la développent dans les contrées où le germe existe déjà. Un sol riche pouvant nourrir à bon compte de nombreuses populations ; des cours d'eau, dont les uns servent au transport des matières brutes, dont les autres font mouvoir de nombreuses et puissantes machines, c'est là ce que nous nommons le germe de l'industrie.

Qu'il nous soit permis de vous indiquer maintenant, Messieurs, de quel côté la ligne au littoral de la Manche, trouverait l'assistance nécessaire, et répondrait elle-même à sa haute mission.

A cet effet, il convient de rechercher :

1° Le chiffre des populations ;

2° La quotité des impôts perçus ;

3° L'importance des transactions agricoles et d'objets manufacturés ;

4° Le nombre des cours d'eau et celui des usines.

§ 2e.

Population.

La population spécifique moyenne de la France est, d'après le recensement de 1836, par kilomètre carré, de........................... 60 habitans.

Le Pas-de-Calais figure en septième ligne pour............ 96

La Somme vient immédiatement après pour............... 90

Dans une zone de 6 lieues traversée par la ligne de Calais à Arras, la moyenne par kilomètre carré dépasse la moyenne du département de .... 42 habitans.

Et la moyenne de la France, de....................... 78

D'Amiens à Boulogne, la moyenne de la zone traversée reste au-dessous de la moyenne du département de la Somme, de... 15

Elle ne dépasse la moyenne de la France, que de........... 15

C'est-à-dire, que, dans une largeur de six lieues, le chemin de Calais à Arras, dessert par kilomètre carré.................. 138 habitans.

Et le chemin d'Amiens à Boulogne...................... 75

D'après les calculs de la chambre de commerce d'Arras, qui s'est munie de pièces officielles, et de chiffres récens, la zone d'Amiens à Boulogne n'a plus, par kilomètre carré, que...... 64 habitans.

D'Arras à Calais, la population s'est élevée à............. 156

Une autre combinaison a été suivie par Saint-Omer.

Prenant pour base les communes au-dessus de 2,000 âmes, comprises dans un périmètre de quatre lieues de droite et de gauche du chemin de fer, il y aurait :

D'Amiens à Boulogne, huit communes d'une population de 62,325 habitans.

D'Arras à Calais, vingt-six communes comptant........ 130,928

Dans toutes les hypothèses, le chemin par le littoral de la Somme n'aurait guère que moitié des populations de la ligne du centre (1).

De cette infériorité relative en résulte une autre non moins concluante : la quotité des quatre contributions directes.

D'Amiens à Boulogne le kilomètre carré paie au Trésor....... 761 fr.

De Calais à Arras..................................... 1716

La chambre de commerce d'Arras s'en est assurée avec beaucoup de soin.

Faute de renseignemens précis, nous ne pousserons pas plus loin le parallèle des deux routes de Paris au littoral de la Manche; mais notre exposé vous con-

(1) On arrive à donner de l'importance au chemin de Boulogne à Amiens par un calcul des populations *traversées* et *avoisinées*, ou des populations *traversées* et *intéressées*. Il est facile de comprendre le vague et l'élasticité d'une telle combinaison.

vaincra, Messieurs, que la ligne du centre est nécessairement sans égale dans le Nord.

§ 3e.

Dès qu'un chemin de fer est livré au public, l'industrie et l'agriculture s'en emparent aussitôt. Il n'est rien qui puisse donner une idée plus juste de cette alliance intime des chemins de fer et du commerce intérieur que la vogue dont jouissent les voitures à bas prix. On sait que partout les wagons donnent à peu près les deux tiers des recettes.

L'homme des grandes villes se figure difficilement combien d'individus circulent sans cesse recherchant un modique salaire ; le nombre en est surtout considérable dans les contrées où les produits du sol et de l'industrie sont fort au-dessus de la consommation locale Le pays que traverserait le chemin de fer de Calais à Arras est dans ces conditions excellentes.

Vous en jugerez, Messieurs, par les chiffres que nous allons produire.

Transactions agricoles.

Il s'est vendu pendant l'année 1841 à Béthune, à Aire et à Lillers, 106,200 bestiaux, 414,300 hectolitres de grains ou graines (n° 31), représentant une valeur de fr. 11,846,713, répartis comme suit :

Béthune............	Fr. 4,506,513
Aire................	3,512,400
Lillers..............	3,828,000

Les ventes traitées au domicile des cultivateurs sont plus importantes peut-être que celles des places publiques.

55 à 60,000 toisons s'exportent annuellement de Saint-Omer pour l'approvisionnement de Lille, Amiens, Paris, Rouen, etc.

Quelques mots maintenant de l'industrie manufacturière dans le Pas-de-Calais. Sans prétendre à cet immense mouvement, tout particulier à l'arrondissement de Lille, ceux de Saint-Omer et de Béthune ont néanmoins une brillante perspective ; la nature les a richement dotés ; il ne faut que la bienveillance du pouvoir pour y mettre en usage des trésors restés jusqu'ici à demi-cachés.

Cours d'eaux, usines, transactions commerciales.

L'arrondissement de Béthune a 4 rivières canalisées, plus 12 cours d'eau principaux faisant fonctionner 70 usines.

Dans l'arrondissement de Saint-Omer, 23 rivières sont les moteurs d'importantes fabriques.

Aire et ses environs en possèdent	40	dont 5 sucreries indigènes.
Saint-Omer et environs	249	
Total	289	

Les farines, huiles et papiers, qui sortent chaque année des établissemens de Saint-Omer et d'Aire représentent un capital de fr. 17,000,000.

Calais et Saint-Pierre-lès-Calais sont dignes aussi de prendre un rang parmi les villes manufacturières (1).

320 usines ou ateliers, notamment les fabriques de tulle, emploient de 12 à 15,000 ouvriers, et livrent au commerce chaque année pour 12,200,000 francs de produits.

Telles sont les sources auxquelles la ligne d'Angleterre peut à chaque pas puiser la vie, d'Arras jusqu'à Calais. Vous avez pu remarquer, Messieurs, combien serait pauvre et dénuée d'intérêt celle de Boulogne à Amiens.

Un mot sur le point au littoral.

Des trois ports en face de la Grande-Bretagne, Calais est celui qui a les plus importants rapports à l'étranger : la Russie, la Suède et la Norvège y envoient annuellement près de 100 navires portant, terme moyen, 20,000 tonnes de fer, bois et goudron; ces marchandises se répandent ensuite dans les départemens du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne et jusqu'à Paris.

Le mouvement du canal de Calais est par an de 8,000 bateaux environ jaugeant 150,000 tonneaux.

MOUVEMENT MARITIME EN 1842.

Entrés ou sortis.

Navires à voiles étrangers..........	1535
Navires français.....................	901
Navires à vapeur étrangers..........	1816

Un bassin à flot vaste et commode est à la disposition du commerce, une écluse de chasse s'achève en ce moment.

Le port est accessible 14 heures sur 24. A la haute mer, le chenal contient de 5 mètres 50 à 7 mètres 60 d'eau, selon les quartiers de la lune ; les plus grands navires à vapeur y pénètrent facilement.

Un prolongement des jetées de 250 mètres faciliterait l'entrée ou la sortie des malles à toute heure du jour même *à basse mer*. Le projet est sous les yeux de M. le Sous-Secrétaire d'État des Travaux Publics.

La question complexe des chemins de fer du Nord demandait une solution prompte et définitive. A votre dernière session, Messieurs, vous avez prononcé entre Amiens et Saint-Quentin : votre sollicitude ne sera pas moins grande à notre

(1) La population des deux villes, séparées par une simple fortification, est de 21,000 habitans. Bon nombre d'ouvriers résident aux environs et reçoivent de l'ouvrage à domicile.

égard. Des villes populeuses et industrielles attendent avec anxiété votre décision. Leur prospérité doit croître à l'infini, ou rester à jamais stationnaire, selon que vous adopterez des lignes centrales accessibles à tout le monde ou bien ces routes de fer exilées sur les confins du territoire.

Sous ce point de vue, les lignes directes d'Amiens à Boulogne et de Lille à Dunkerque, ne valent pas mieux que celle de Boulogne à Dunkerque par Calais et Gravelines. Ainsi, le *système de ceinture* n'est susceptible d'aucune amélioration ; son infériorité comparative existe dans toutes ses parties : rien ne saurait la faire disparaître.

RÉSUMÉ DES DEUX SYSTÈMES.

Le système de ceinture se résume ainsi : abandon de Saint-Omer et de toute la partie du nord de la France si riche et si populeuse, entre la ligne de Paris en Belgique, la frontière belge, et le littoral de la Manche ; parcours d'un pays généralement peu peuplé et bordé par les dunes sur une très grande partie de sa longueur.

Calais sacrifié à Boulogne sur le chemin de Paris, à Dunkerque sur le chemin de Lille ; abandon de la communication de Londres à Bruxelles par Valenciennes et Mons, ruine certaine des compagnies d'exploitation !

Développement plus considérable de 32 kilom. de rails ; dépenses plus fortes de 12,000,000 fr.

Par le système central, deux grandes lignes internationales sont assurées simultanément, l'une de *Londres sur Paris*, de l'Angleterre à la Méditerranée, à travers la France ; l'autre de *Londres à Malines et à Bruxelles*, par la France également, de l'Angleterre avec l'Allemagne, la Prusse, etc.

Possibilité de relier au tronc artériel, Dunkerque et Boulogne (1) ; participation des trois ports au mouvement général des affaires.

Arrivée directe de la ligne de fer au port de transit ; traversée maritime la plus courte et la plus sûre ; service de rade excellent ; passage régulier des dépêches.

Calais substitué à Ostende, et Dunkerque à Anvers.

Fusion complète des intérêts maritimes et territoriaux. Prospérité des lignes de fer, même en *temps de guerre* ; les places fortes reliées entre elles.

Moindre longueur de 32 kilom. de rails, moindre dépense de 12,000,000.

---

(1) D'après les études récentes de M. l'Ingénieur en chef Néhou, la jonction de Boulogne à la ligne centrale peut s'opérer à Watten ou bien à Arques, au-dessus de Saint-Omer.

Le premier tracé n'offre point de souterrain ; il a 56 kilom., et la dépense à la charge de l'État, aux termes de la loi du 11 juin 1842, serait de 5,000,000 fr. ; par Arques, le tracé de 61 kilom., et la dépense s'élève à 6,900,000 fr.

Telles sont les considérations puissantes qui viennent réclamer la ligne française anglo-belge par Watten, comme solution à la fois financière, commerciale et militaire.

PROJET D'HAZEBROUCK.

Bien qu'au premier aperçu, on puisse prendre le projet d'Hazebrouck pour une variante du *système central*, il n'est, en définitive, qu'une modification du *chemin de ceinture*.

Nous ne pouvons croire qu'il entre véritablement dans la pensée des auteurs du projet nouveau d'entasser deux lignes de fer complètes dans un espace de 38 kilom. de large au plus, et se croisant à Hazebrouck sous des angles très aigus.

Evidemment, on cherche à reproduire sous une forme nouvelle le vieux système de Boulogne, trop en discrédit peut-être, pour le soutenir dans sa pureté primitive.

Au tronçon de Boulogne à Dunkerque, on substituerait bien l'embranchement de Calais à Hazebrouck; mais le reste du système subsisterait : toujours deux lignes longeant la mer et la frontière belge :

De Dunkerque à Lille. — D'Amiens à Boulogne.

C'est bien là toute la pensée des auteurs du projet d'Hazebrouck : nous la repoussons au nom des intérêts du pays, et même des nôtres.

Dunkerque et Lille se rapprocheraient, il est vrai, l'une de l'autre de 16 kilom.; mais Saint-Omer ne communiquerait plus avec Dunkerque; Aire et Lillers seraient totalement délaissées.

Les défauts de ce projet sont nombreux :

Paris plus loin de Calais de quatre kilom. et *peut-être de* 46; l'embranchement de Dunkerque allongé de treize kilom.

Abandon des villes d'industrie pour se jeter dans un pays purement agricole.

La ligne de Lille tangente à la frontière belge, privée de populations sur l'une de ses faces; — plus de liaison des places fortes; — plus de ligne militaire.

Boulogne serait-il conduit à Hazebrouck par Saint-Omer ? alors l'augmentation des rails serait de 23 kilom., et de 28 si le chemin d'Amiens à Boulogne était substitué à celui d'Hazebrouck à Arras.

Peut-être fera-t-on valoir un chiffre bien minime de dépense; que la construction des deux lignes croisées d'Hazebrouck ne grèverait l'État que de 13,000,000. Un coup d'œil rapide nous a permis de remarquer déjà une erreur de 7,360,000. Les preuves sont en nos mains.

Nous avons eu l'honneur de vous faire remarquer, Messieurs, que Lille a positivement acquiescé au tracé de Watten. Une note remise à l'une de vos commissions au mois de mars dernier, se termine ainsi :

« Deux ports sont desservis, Lille et Dunkerque ayant en même temps que » l'État un très vif intérêt à créer l'embranchement deWatten. » Les représentans de Lille, hommes éclairés, n'eussent point adopté une combinaison qui ne satisfît pleinement les intérêts de leur ville, et par suite les intérêts de Dunkerque.

Soyez en convaincus, Messieurs, le tracé par Watten et Aire se trouve seul dans les conditions d'utilité générale. Par la prévoyante économie de notre projet, Lille serait de 37 kilomètres plus loin d'Ostende que de Dunkerque et de Calais : c'est assez. La suprématie de nos ports étant certaine, il n'est rien de plus rationnel que de donner le chemin de fer aux populations qui peuvent mieux l'utiliser (1).

Puissent nos convictions passer dans vos esprits, Messieurs; nos villes hâtent de leurs vœux l'adoption du projet de loi qui vous est présenté par M. le Ministre des Travaux publics.

Nous avons l'honneur d'être, avec le plus profond respect,

Messieurs,

Vos très humbles et très obéissans serviteurs.

Calais, le 2 Mai 1843.

LEGROS-DEVOT, Maire de Calais;
H. DUPONT, Président de la Chambre de commerce ;
Ph. DEVOT, Membre de la Chambre de commerce;
CHAMPAILLER fils aîné idem ;
BODART aîné, idem ;
Victor GUILLEBERT, idem ;
ISAAC-OLIVIER, idem ;

VANDROUX, Membre de la Chambre de commerce;
J. MORLEY, idem ;
VOGUE, idem;
P.-A. MARTIN, ancien Membre de la Chambre de commerce, Délégué;
L. DESSIN, idem;
HERMANT, Maire de Saint-Pierre-les-Calais.

Ont adhéré au Mémoire :

Pour la ville d'Arras : MM. MAURICE-COLIN, Maire et Délégué; HURTREL-LETOMBE, Président de la Chambre de commerce, Délégué; RENARD-ROHART et CRESPEL-DELLISSE, Membres de la Chambre de commerce, Délégués.

Pour la ville de Saint-Omer : MM. BONARD, 1er Adjoint (en l'absence du Maire); DÉLEBARRE-LARDEUR et L. FIOLET, Membres du Conseil Municipal, Délégués; Baron OLIVIER, ancien Député, Délégué; G. DAMBRICOURT et A. CAFFIERI, Négocians, Délégués; C. EUDES, Avocat, Délégué.

Pour les villes de Béthune, Aire et Lillers : MM. DE BELLONNET, Maire de Béthune; MAHIEU-MILON, Maire d'Aire; BAUDENS, Chirurgien en chef du Val-de-Grace, Délégué d'Aire; A. BRONGNIART, Maire de Lillers.

---

(1) Les marchandises lourdes qui font l'objet du principal commerce de Dunkerque, continueront de voyager par les canaux. De Dunkerque à Lille, le transport d'une tonne de marchandise coûte maintenant de 4 à 5 fr. Par le chemin de fer, suivît-il la direction d'Hazebrouck, le même transport coûterait 16 fr. 60 c.

NOTE 1re.

Le 15 janvier 1842, le bateau à vapeur le *Beaver*, capitaine Mudge, parti de Douvres à 7 heures du matin, par un vent de nord-est bon frais, arriva devant Boulogne, trop tard, pour entrer dans le port; il débarqua ses dépêches et quelques voyageurs sur la rade; le bateau-pilote qui les transportait fut submergé; la malle recueillie sur le rivage; deux passagers, le second du bateau à vapeur, le pilote et plusieurs hommes de l'équipage perdirent la vie.

C'est surtout de 1802 à 1805 que des accidens ont pu faire connaître la rade de Boulogne : Napoléon affectionnait Boulogne, il s'irritait souvent que les élémens s'attachassent à porter obstacle aux vues qu'il avait sur ce port. Un jour que l'atmosphère était lourde et le temps orageux, l'empereur voulut passer la flotte en revue, malgré l'avis de Bruix et son refus formel d'exécuter le mouvement.

« C'était le 1er thermidor an XII (20 juillet 1804); le vent était nord-est; la ligne d'embossage se trouvait » formée d'un grand nombre de bâtimens de toutes espèces, lorsque le vent fraîchit avec tant de rapidité qu'en » un moment il sauta à la tempête. Le désastre fut grand; chaque instant brisait un nouveau navire sur la » côte. L'empereur, dès que le danger s'était présenté, était arrivé pour diriger les secours; il resta dans l'eau » pendant plus de sept heures au milieu des naufragés. Plus de quatre cents hommes tant militaires que » marins perdirent la vie» (*Chronique de la marine*, tom. IV).

D'autres écrivains ajoutent : « L'empereur gémissait de tant de malheurs qu'il ne pouvait manquer d'attri- » buer à son obstination. Des agens chargés d'or parcouraient par son ordre la ville et le camp, et arrêtèrent » des murmures tout près d'éclater » (*les Hommes et les Choses du nord de la France*, par A. Leroy et A. Dinaux).

Le *Moniteur* du 21 juillet 1804 rapportait ainsi la nouvelle :

« Deux canonnières ont chassé sur leurs ancres. L'une d'elles, pendant la nuit, ayant manqué à virer, s'est jetée à la côte sur les rochers du fort de l'Heurt. »

Quelle amère dérision!

NOTE 2e.

Lyon, le 24 février 1842.

La Chambre de Commerce de Lyon à Messieurs les Président et Membres de la Chambre de Commerce de Calais.

Messieurs et chers collègues,

Vous étiez exactement informés, lorsque vous nous annonciez, par votre lettre du 24 janvier dernier, que vous aviez lieu de croire que nous serions consultés sur la question de savoir auquel des deux ports, de Calais ou de Boulogne, le chemin de fer projeté de Paris à la Manche devait aboutir de préférence.

Nous nous sommes prononcés, dans notre séance du 3 courant, en faveur de votre port; il vous sera sans doute agréable de connaître les motifs de notre opinion, et pour vous les communiquer dans toute leur étendue, nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint, une expédition de l'avis que nous avons émis, précédé du rapport à la suite duquel nous l'avons adopté.

Agréez, Messieurs et chers collègues,

L'assurance de notre considération la plus distinguée,

Le Président de la Chambre de commerce de Lyon,

BROSSET, aîné.

Le Secrétaire, membre de la Chambre,

D. Beau.

Pour copie conforme :

Le Président de la Chambre de commerce de Calais,

Henry DUPONT.

Extrait des registres des délibérations de la Chambre de commerce de Lyon.

Dans la séance du 3 février 1842, où se trouvent réunis :

MM. Brosset aîné, président; Laurent-Dujas, Riboud, Frère-Jean, Arlès-Dufour, Mathevon, Auger, Tarpin, Chappet, Arguillière, Quisard, Dolbeau, Bodin et Daniel-Beau, secrétaire.

Il est fait lecture du procès-verbal de la dernière séance, la rédaction en est approuvée.

La correspondance est mise sous les yeux de la Chambre.

M. le Ministre des travaux publics veut bien consulter la Chambre, par une dépêche du 20 janvier, sur le point de savoir si la ligne du chemin de fer projeté entre Paris et le littoral de la Manche, doit aboutir à Calais ou à Boulogne.

Une lettre de la Chambre de commerce de Calais du 24, fournit quelques éclaircissemens en faveur de la prétention de ce port, à la préférence.

La question ayant été examinée par la Commission des intérêts publics, que M. le Président s'était empressé de réunir à cet effet ; M. Frère-Jean fait, au nom de cette commission, le rapport suivant :

Messieurs,

Par sa lettre du 20 janvier, M. le Ministre des Travaux publics vous a saisis de la question de savoir, si la ligne de chemin de fer projetée entre Paris et le littoral de la Manche, devait aboutir à Calais ou à Boulogne. Votre Commission des intérêts publics m'a chargé de vous faire le rapport de son opinion sur cette question isolée, présentée à notre solution, sans aucun des renseignemens généraux capables de l'éclairer.

Votre Commission a pensé qu'elle devait résoudre la difficulté de cette demande, en s'appuyant sur les principes généraux qui doivent régir, dans tous les cas, la création des chemins de fer. Elle croit que l'utilité spéciale de ce nouveau moyen de viabilité, est de permettre, par les contacts prompts, multipliés et faciles, les transactions et les créations commerciales. Elle croit que les chemins de fer feront naître et multiplieront les opérations de commerce que les canaux et les moyens de transports ordinaires seront chargés d'exécuter. Elle croit que les transactions faites de vive voix, augmenteront, dans une grande proportion, le nombre de celles faites jusqu'à présent par correspondance ; et dès lors, en appliquant ces lois générales à la question posée ; en appréciant ce que l'on peut attendre des effets d'un chemin de fer de Douvres à Londres ; en mettant à profit la longue expérience des difficultés de navigation entre Boulogne et Douvres, et au contraire de la régularité plus grande de la navigation, toujours plus courte, entre Calais et Douvres, votre Commission a pensé, avec un concert unanime et sans hésitation, que Calais doit être pris pour le point d'arrivée du chemin de fer de Paris au littoral de la Manche.

Cette solution de la question est encore motivée par des faits qui confirment l'expérience qui nous a servi de guide. Calais est le point sur lequel s'exécute le service des postes, et comme rien n'est plus contraire aux effets que doit produire, dans son ensemble, un chemin de fer séparé dans deux de ses parties par un moyen de communication intermédiaire, que des vicissitudes de régularité dans l'emploi de ce moyen, il est naturel, lorsqu'on est placé dans cette obligation, de choisir celle de ces voies intermédiaires qui présente le moins d'éventualités, et qui, par cela même, et souvent par cela seul, permet de remplir le but proposé.

Pour ces causes, dont il serait facile d'augmenter le nombre, votre Commission a l'honneur de vous proposer de donner pour avis, que le point de Calais soit choisi de préférence sur celui de Boulogne, pour la tête du chemin de fer de Paris au littoral de la Manche.

Les conclusions de ce rapport, mises en discussion, sont adoptées à l'unanimité.

En conséquence :

La Chambre de commerce de Lyon,

Déclare qu'elle est d'avis que ce soit au port de Calais, qu'aboutisse de préférence à celui de Boulogne, le chemin de fer projeté entre Paris et le littoral de la Manche. Et sera le présent avis adressé à M. le Ministre des Travaux publics.

Pour extrait conforme :

Le Secrétaire, membre de la Chambre de commerce, D. Beau.

Pour copie conforme :

Le Président de la Chambre de commerce de Calais, Henry DUPONT.

Marseille le 4 février 1842.

La Chambre de Marseille, à Messieurs les Membres de la Chambre de commerce de Calais.

Messieurs et chers collègues,

Les informations qui vous ont été transmises sont exactes. M. le Ministre des Travaux publics nous a effectivement fait l'honneur de nous consulter, en date du 20 janvier dernier, sur la question de savoir si la ligne de chemin de fer, projetée entre Paris et le littoral de la Manche, devait aboutir à Calais ou à Boulogne.

Pressés par le Ministre de répondre immédiatement à sa dépêche, nous l'avions fait même avant d'avoir reçu votre lettre; mais n'ayant connaissance d'aucun tracé, il nous a été impossible d'asseoir notre jugement sur des élémens de comparaison.

En conséquence, faute de documens précis, notre Chambre n'a pu exprimer qu'une opinion générale; elle s'est bornée de dire à M. le Ministre que Marseille faisant avec l'Angleterre un commerce de transit, il est à désirer, avant tout, qu'on adopte la voie la plus directe et la plus économique, tout en ayant pour les centres de populations les égards qui leur reviennent.

C'est là implicitement trancher la question en faveur des intérêts que vous nous recommandez, les motifs que vous faites valoir pour donner la préférence à Calais étant précisément ceux que nous avons cru devoir exciper au point de vue général.

Tout en regrettant de n'avoir pas reçu en temps opportun une communication qui nous eût permis de nous prononcer davantage en faveur de votre ville, nous nous félicitons d'avoir répondu à M. le Ministre, de manière à satisfaire, en définitive, les intérêts recommandables que vous représentez.

Nous avons l'honneur, etc.,

Signé : W. Puget, président ; Milliau, Rostan, Luce, Rivet fils aîné, V. Juliani, Fréd. Robaud, Warain, L. Rainsanet, J.-D. Pastré, Fournier, Duval, et Restrant, secrétaire.

Pour copie conforme :

Le président de la Chambre de commerce de Calais,

Henry DUPONT.

Marseille, le 28 janvier 1842.

A M. le Ministre secrétaire-d'état au département des Travaux publics.

Monsieur le Ministre,

Conformément à vos intentions, notre Chambre s'est réunie et s'est occupée de la question de savoir si la ligne de chemin de fer projetée entre Paris et le littoral de la Manche, devait aboutir à Calais ou à Boulogne.

A la distance où nous sommes de ces derniers points, et dans l'état de rapports commerciaux aussi éloignés, nous sommes mal placés pour apprécier suffisamment la question.

Ce qui contribue dans cette circonstance à rendre notre décision encore plus embarrassante, c'est que n'ayant connaissance d'aucun tracé, il nous est impossible d'asseoir notre jugement sur des élémens de comparaison.

Faute de documens précis, la Chambre ne peut exprimer ici qu'une opinion générale. Elle se borne donc à dire que Marseille faisant avec l'Angleterre un commerce de transit, il sera toujours à désirer avant tout qu'on adopte le tracé le plus direct et le plus économique, tout en ayant pour les centres de population les égards qui leur reviennent.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les raisons de préférence que notre Chambre de commerce considère comme devant dominer cette question. Elle ose espérer que vous voudrez bien tenir compte de ce vœu, dans le choix que vous êtes appelé à faire de l'un des tracés de cette ligne importante.

Nous sommes, etc.

Suivent les signatures.

Pour copie conforme :

Le Président de la Chambre de commerce de Calais,

Henry DUPONT.

NOTE 3e.

Voici comment la classe des promeneurs s'est portée vers Boulogne.

Les habitans de Calais étaient propriétaires de services à voiles pour voyageurs et marchandises, lorsque les compagnies anglaises de bateaux à vapeur cherchèrent à s'emparer des transports entre les deux rives du détroit.

Ces compagnies durent rencontrer de la résistance à Calais; Boulogne au contraire les accueillit, les encouragea.

La lutte fut désavantageuse à Calais, les bateaux à voile finirent par succomber.

Il était dès lors inévitable que des intérêts se liassent entre l'Angleterre et Boulogne, et cela au moment où l'amélioration de ce port précédait l'exécution des travaux promis à Calais.

La vogue momentanée de Boulogne provient de la coïncidence de ces deux faits.

Mais Calais a repris l'intégralité de sa supériorité nautique, ainsi que l'atteste le certificat ci-dessous, délivré avant que le prolongement des jetées *n'eût produit complètement son effet*. Il ne faut qu'une nouvelle lutte d'entreprises maritimes pour ramener le passage tout entier dans les voies normales, c'est-à-dire à Calais.

Opinion de plusieurs capitaines de navires sur les améliorations obtenues au port de Calais.

Nous, soussignés, capitaines de navires domiciliés en cette ville, appelés par la Chambre de commerce à donner notre avis sur les améliorations que présente l'entrée du port de Calais, depuis le prolongement des jetées.

Attestons :

1° Que les bateaux à vapeur sortent une heure plus tôt qu'auparavant, c'est-à-dire trois heures avant pleine mer; 2° qu'ils peuvent entrer une heure et demie plus tard, c'est-à-dire trois heures et demie après la pleine mer.

Si les navires profitent d'une demi-heure de moins à la sortie qu'à l'entrée, cette différence provient des vases qui sont accumulées le long des quais.

Nous attestons, en outre, que dans certaines mortes eaux, les malles peuvent gagner deux heures à l'entrée, et une heure et demie à la sortie; dans cette circonstance, les bateaux qui calent un mètre quatre-vingts centimètres d'eau, entrent sans égard aux heures de marée.

Il nous paraît hors de doute que l'état du port de Calais continuera de s'améliorer lorsque l'écluse de chasse sera finie, et nous pensons même qu'un jour ce port sera ouvert sans interruption aux navires à vapeur.

Calais, le sept janvier mil huit cent quarante-deux.

Signé : Ph. Margollé, capitaine de port; F. Beaugrand, maître de port; E. Pollet, capitaine au long cours; Ph. Devot, capitaine de malle; P. Le Conte, capitaine de malle; Préager, capitaine au long cours; B. Faillant, capitaine au long cours; Lanclant, maître caboteur; Bertrand Claireau, maître au cabotage.

Pour copie conforme :

Le président de la Chambre de commerce,
Henri DUPONT.

NOTE 4e.

Extrait du journal le Précurseur d'Anvers, *du* 15 *avril* 1843.

. . . .

Du reste, le projet du chemin de fer du nord dont la chambre est saisie a été conçu dans des intérêts exclusivement français. En le faisant aboutir directement à Calais, Dunkerque et Lille, au lieu de le diriger sur Boulogne, on a eu moins en vue la rapidité du trajet que la concurrence qu'on veut faire à la Belgique pour les passages d'Angleterre en Allemagne. Calais est posé comme rival d'Ostende, et certes cette ville offre des avantages réels, puisqu'elle est située sur le point le plus rétréci du détroit, et offre ainsi aux voyageurs d'Angleterre la traversée la plus courte et la moins fatigante. Voilà pourquoi les capitalistes et le gouvernement belge ont eu le plus grand tort de ne pas intervenir dans cette affaire; ils auraient pu influer sur un tracé moins hostile à certains égards, obtenir la ligne de Paris à la frontière pour l'avantage des voyageurs belges, et l'embranchement maritime sur Boulogne pour écarter une redoutable concurrence. Le projet leur ôte la moitié de ce programme.

QUESTION NAUTIQUE.

Dans les ports de la Manche, la mer monte et baisse deux fois en 24 heures. Chaque fois, l'ascension des eaux dure près de 6 heures, et le retrait se fait dans un espace de temps un peu plus long.

On appelle courant de flot le mouvement des eaux qui a lieu deux fois en 24 heures du sud-ouest au nord-est, dans toute l'étendue du Pas-de-Calais.

On nomme courant de jusant le mouvement inverse.

Pendant le jusant, les eaux courent du nord-est au sud-ouest.

Le courant de flot dure de 5 à 6 heures, et le courant de jusant de 6 à 7 heures, selon les quartiers de la lune.

La plus haute élévation des eaux se nomme pleine mer.

La mer est pleine lorsque les ports du détroit ont reçu de l'eau, d'abord, pendant 3 heures au moins du courant de jusant, puis près de 3 heures du courant de flot.

La mer baisse ensuite pendant 3 heures, quoique le cours des eaux continue du sud-ouest au sud-est ; le jusant arrive alors, la mer continue de baisser ; 3 heures après, elle est entièrement basse.

EXPLICATION DE LA CARTE.

Les lignes courbes, tracées dans le détroit du Pas-de-Calais, ainsi que les flèches du milieu indiquent l'état des courans de flot et de jusant 4 heures avant la pleine mer de Calais, c'est-à-dire 1 heure trois quarts environ de mer montée. A ce moment, les bateaux à vapeur partent de Calais pour Douvres, et profitent de près de 2 heures de courant favorable.

Le long des côtes, et dans une largeur d'un kilomètre, le flot paraît trois quarts-d'heure plus tôt qu'au large; c'est ce qu'indiquent les flèches placées près des deux rives du détroit.

DES AIRES DE VENT.

La mer est belle ou mauvaise dans le détroit, et les ports de Calais et de Boulogne sont d'un accès plus ou moins facile, selon que le détroit ou ces ports sont plus ou moins abrités contre les vents qui règnent.

Quatorze aires de vent sont contraires au port de Boulogne.

Six aires de vent sont défavorables au port de Calais.

Toutes ces aires de vent sont indiquées par des lignes de plein trait. Deux lignes pointées indiquent deux aires de vent qui ne nuisent point au port de Calais, bien qu'on pourrait le croire au premier aperçu.

Le port de Calais reçoit un certain abri au nord-nord-ouest et nord-quart-nord-ouest des bancs qui existent à l'entrée de la Tamise; plusieurs de ces bancs assèchent même à marée basse. La mer est d'autant moins houleuse par ces aires de vent, qu'elles prennent le courant de flot par le travers.

Les lignes partant de Boulogne font voir que depuis le sud-sud ouest jusqu'à l'ouest-nord-ouest, les vents frappent la côte de Boulogne sous un angle peu aigu, c'est-à-dire qu'ils doivent y soulever la mer violemment et sans rencontrer d'obstacles.

Boulogne n'est guère plus efficacement abrité des six aires de vent de l'ouest-nord-ouest au nord.

Les trois premières chassent les eaux si abondantes de l'Atlantique sur la côte de Boulogne, ce qui la rend très désagréable, très dangereuse même ; quant aux autres, ces trois aires de vent barrent le passage au courant de flot dès qu'il tend à franchir le détroit avec impétuosité. Une tourmente est dès lors inévitable dans toute la partie de mer faisant face à Boulogne.

Le ressac de marée se fait particulièrement sentir aux approches de ce port.

En résumé, il est facile de se convaincre que la mer doit rester constamment douce et agréable dans la partie du détroit, en face de Calais, à cause de l'abri qu'elle reçoit des caps Blanez et Grinez, des côtes d'Angleterre, des bancs à l'entrée de la Tamise, des bancs de Flandre qui s'étendent à près de sept lieues des côtes de France.

Boulogne, au contraire, n'a en face et vers l'ouest et le sud-ouest, qu'une mer profonde que rien n'arrête ni ne brise. Si, par ce fait, son port reçoit un peu plus d'eau que Calais, on voit à quel prix et de quel côté se trouve la supériorité de position maritime.

Paris. — Typ. Vinchon, 8, r. J.-J. Rousseau.

2
Greenwich
LONDRES
Croydon
Goes
l'Ecluse

PARCOURS

Lignes Centrales.

Ligne de Calais à Arras.		
Calais à Watten	29600 mètres	7¼ lieues
Watten à Aire	27600 "	7 "
Aire à Arras	55901 "	14 "
	113101 "	28¼ "
de Calais à Arras et à Lille.		
de Calais a Arras	113101 "	28¼ "
d'Aire à Lille	46200 "	11½ "
	159301 "	39¾ "
de Calais et Dunkerque à Arras et Lille		
de Calais à Arras et Lille	159301 "	39¾ "
de Dunkerque à Watten	25000 "	6¼ "
	184301 "	46 "
de Calais Dunkerque et Boulogne à Arras et Lille		
de Calais et Dunkerque a Arras et Lille	184301 "	46 "
de Boulogne à Watten (1)	56000 "	14 "
	240301 "	60 "
Ligne du Littoral ou de Ceinture ou Circulaire		
d'Amiens à Boulogne	125600 "	31½ "
de Boulogne à Calais (2)	35788 "	9 "
de Calais à Dunkerque	38800 "	9¾ "
de Dunkerque à Lille	75610 "	18½ "
	275798 "	68¾ "

(1) Cette ligne ne couterait que 112,000f par Kilomètre

(2) Cette ligne pour mémoire elle couterait 311,700f par Kilomètre

Gravé par Schreiber, rue Childebert, 1.

Imprimée chez Cordier, rue de la Verrerie N° 61